COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Aplicación de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

(Texto perteneciente a efectos del EEE)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Índice

1. Introducción ... 3
1.1. Directiva 2010/40/UE ... 3
1.2. Transposición de la Directiva 2010/40/UE ... 5
2. Análisis de la aplicación de la Directiva 2010/40/UE ... 5
2.1. Programa de trabajo de la Comisión ... 5
2.2. Actos delegados relativos a las especificaciones ... 6
2.2.1. Metodología ... 6
2.2.2. Acciones prioritarias ... 6
2.2.3. Otras acciones en los ámbitos prioritarios y en otros ámbitos ... 9
2.3. Propuestas de implantación ... 9
2.3.1. Número de llamada de emergencia en toda la Unión (llamada eCall) [acción prioritaria d)] ... 9
2.3.2. Otras acciones prioritarias [c) y e)] ... 10
2.4. Normas ... 10
2.5. Medidas no vinculantes ... 11
2.5.1. Directrices para la información que deben facilitar los Estados miembros ... 11
2.5.2. Directrices sobre STI urbanos ... 11
2.6. Normas para la protección de datos de carácter personal ... 11
2.7. Responsabilidad ... 12
2.8. Información que deben facilitar los Estados miembros ... 12
2.8.1. Informe sobre actividades y proyectos nacionales en los ámbitos prioritarios ... 12
2.8.2. Información sobre las medidas nacionales previstas en el campo de los STI para el período de cinco años siguiente ... 12
2.9. Grupo Consultivo Europeo sobre los STI ... 13
3. Eficiencia y adecuación de la Directiva 2010/40/UE y de la delegación de poderes 14
3.1. Diversas configuraciones ... 14
3.2. Ejercicio de la delegación ... 15
3.3. Seguimiento de las especificaciones ... 16
4. Recursos financieros utilizados y necesarios ... 17
5. Conclusión ... 18

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Directiva 2010/40/UE

La Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010[1] (en lo sucesivo, la «Directiva STI» o la «Directiva 2010/40/UE»), establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. Esta Directiva entró en vigor en agosto de 2010, tras un rápido proceso legislativo que demostró la voluntad de los colegisladores de avanzar con rapidez en este nuevo ámbito político.

La Directiva STI tiene por objeto acelerar la implantación y el uso coordinados de sistemas de transporte inteligentes en toda Europa en el transporte por carretera (y en las interfaces con otros modos). Define una lista de seis acciones prioritarias que abarcan:

a) el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión;

b) el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión;

c) datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima sobre el tráfico universal en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario;

d) el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)[2];

e) el suministro de servicios de información sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales; y

f) el suministro de servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales.

También enumera los ámbitos prioritarios en los que hay que seguir trabajando: utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos (ámbito prioritario I); continuidad de los servicios de STI para la gestión del tráfico y del transporte de mercancías (ámbito prioritario II); aplicaciones de STI para la seguridad y protección del transporte por carretera (ámbito prioritario III); conexión del vehículo a la infraestructura de transporte (ámbito prioritario IV). Estos ámbitos prioritarios se corresponden con los cuatro primeros ámbitos prioritarios del plan de acción STI[3].

De conformidad con el artículo 6 de la Directiva STI, antes de adoptar especificaciones para otras acciones en los ámbitos prioritarios, es preciso adoptar primero especificaciones para las seis acciones prioritarias. Puesto que las seis acciones prioritarias forman parte de los ámbitos prioritarios I y III, el trabajo sobre las especificaciones se ha centrado principalmente en estos dos ámbitos prioritarios.

[1] DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

La Directiva 2010/40/UE se basa en un enfoque en dos etapas:

- en primer lugar, la Comisión está facultada para adoptar, a través de actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), las especificaciones necesarias, incluidas disposiciones funcionales, técnicas, organizativas o de servicios, para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los STI[4];
- en una segunda fase, y a más tardar 12 meses después de la adopción de las especificaciones necesarias para una acción prioritaria, la Comisión presenta una propuesta, en su caso, al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con el artículo 294 del TFUE, sobre la implantación de esa acción prioritaria. La Comisión debe llevar a cabo una evaluación de impacto que incluya un análisis de costes y beneficios de cualquier propuesta de este tipo[5].

A tal efecto, la Comisión adoptó un programa de trabajo[6] en el que se especifica y se da todavía más prioridad a las actividades que deberán llevarse a cabo en el marco de la Directiva STI (véase 2.1).

Para lograr la participación de autoridades públicas y agentes privados en la aplicación de la Directiva 2010/40/UE, la Comisión está asistida por el Comité Europeo de STI, compuesto por representantes de los Estados miembros, y por el Grupo Consultivo Europeo sobre los STI, compuesto por representantes de alto nivel de las partes interesadas.

Entre las tareas de la Comisión también figuraban la adopción de directrices para la información por parte de los Estados miembros[7], así como la presentación de informes periódicos sobre los progresos realizados.

Además de las obligaciones específicas relacionadas con la privacidad, la seguridad y la responsabilidad[8], los Estados miembros tienen que adoptar las medidas necesarias para garantizar que las especificaciones adoptadas se apliquen a las aplicaciones y servicios de STI cuando se implanten en su territorio. Procurarán asimismo cooperar en relación con los ámbitos prioritarios, siempre que no se hayan adoptado especificaciones. Las obligaciones de información que incumben a los Estados miembros provienen de las disposiciones del artículo 17 de la Directiva 2010/40/UE. Su finalidad es conseguir un mejor conocimiento de las distintas actividades e intenciones de los Estados miembros y estimular estas actividades a través de un mayor reconocimiento del valor añadido de los STI para las políticas de transporte de sus contextos nacionales.

---

4 Artículo 3 de la Directiva STI.

5 Artículo 6 de la Directiva STI.

6 El programa de trabajo sobre la aplicación de la Directiva 2010/40/UE fue adoptado por la Comisión el 15 de febrero de 2011 (C (2011) 289 final). (http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf).

7 Decisión de Ejecución de la Comisión, de 13 de julio de 2011, por la que se adoptan directrices para la información por parte de los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 193 de 23.7.2011, p. 48).

8 Véanse los artículos 10 y 11 de la Directiva STI.

De conformidad con el artículo 17, apartado 4, de la Directiva 2010/40/UE, la Comisión debe presentar cada tres años al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre los progresos realizados en la aplicación de dicha Directiva. El informe debe ir acompañado de un análisis sobre el funcionamiento y ejecución de los artículos 5 a 11 y del artículo 16, incluidos los recursos financieros utilizados y necesarios. El informe ha de evaluar asimismo la necesidad de modificar la Directiva, si procede. Por otra parte, el artículo 12, apartado 1, de dicha Directiva, obliga a la Comisión a presentar «un informe sobre los poderes delegados a más tardar seis meses antes de que finalice un período de cinco años a partir del 27 de agosto de 2010».

El presente informe cumple las dos obligaciones anteriormente mencionadas. También va acompañado de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el informe de evolución y revisión del plan de acción STI y de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el análisis de los informes de los Estados miembros correspondientes a 2011 (sobre actividades y proyectos nacionales en los ámbitos prioritarios) y a 2012 (sobre las medidas nacionales previstas en el período de cinco años siguiente) presentados de conformidad con el artículo 17, apartados 1 y 2, de la Directiva STI.

1.2. Transposición de la Directiva 2010/40/UE

De conformidad con el artículo 18 de la Directiva, los Estados miembros tenían de plazo hasta el 27 de febrero de 2012 para poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva y comunicarlas a la Comisión.

Hasta la fecha, solo siete Estados miembros han notificado ya sus medidas nacionales de transposición a la Comisión. Algunos Estados miembros tardaron más de un año adicional y el último Estado miembro en comunicar sus medidas de transposición definitivas lo hizo el 2 de enero de 2014. Durante las reuniones del Comité Europeo de STI, varios Estados miembros declararon que esto reflejaba las dificultades para transponer la Directiva: ésta contiene muy pocas medidas inmediatas verdaderamente específicas que transponer, ya que constituye un marco, por lo que permite la adopción de medidas reguladoras posteriores.

2. ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2010/40/UE

2.1. Programa de trabajo de la Comisión

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 5, de la Directiva STI y de acuerdo con el calendario establecido por la Directiva, la Comisión adoptó un programa de trabajo, previa consulta al Comité Europeo de STI.

El programa de trabajo abarca el período 2011-15, y presenta un panorama general anual de las principales tareas y actividades que han de ser llevadas a cabo por la Comisión durante este período en lo que se refiere a la aplicación de la Directiva STI. Se centra en la preparación de especificaciones relativas a las seis acciones prioritarias y las fechas estimadas para su adopción.

2.2. Actos delegados relativos a las especificaciones

2.2.1. Metodología

La elaboración de las especificaciones se llevó a cabo de conformidad con el Acuerdo marco sobre las relaciones entre el Parlamento Europeo y la Comisión Europea[9] y el Acuerdo común del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre actos delegados[10].

Las acciones y tareas realizadas en la preparación de las especificaciones son los siguientes:

- Recogida de datos existentes y resultados de estudios europeos, proyectos de investigación, proyectos de aplicación nacionales, consultas públicas, actividades existentes en las asociaciones, contribuciones de las partes interesadas, etc.

- Análisis de costes y beneficios.

- Análisis de carencias y análisis de los requisitos y posibles enfoques, en particular a través de la consulta pública en línea realizada por la Comisión para determinar los puntos de vista y opiniones de los ciudadanos, las partes interesadas y los Estados miembros.

- Consultas con expertos de los Estados miembros y con el Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre los proyectos de especificaciones. El Parlamento Europeo y el Consejo recibieron todos los documentos pertinentes durante la preparación de los actos delegados y se invitó a los expertos del Parlamento a las reuniones de expertos.

- Dictamen del Grupo Consultivo Europeo sobre los STI, sobre los proyectos de especificaciones.

Estos trabajos preparatorios también se ha beneficiado en gran medida de diversas acciones, estudios, talleres, etc., relacionados con la aplicación del plan de acción STI (véase el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el informe sobre los progresos realizados y revisión del plan de acción STI).

2.2.2. Acciones prioritarias

Las seis acciones prioritarias para el desarrollo y uso de especificaciones y normas se definen en el artículo 3 de la Directiva STI y en su anexo I.

De conformidad con el artículo 6, apartado 2, de la Directiva STI, la Comisión tenía que adoptar especificaciones para una o varias acciones prioritarias, a más tardar el 27 de febrero de 2013. Además, el programa de trabajo de la Comisión fijó las siguientes fechas para la adopción de especificaciones para las seis primeras acciones prioritarias:

a) el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión: cuatro trimestre de 2014;

b) el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión: cuarto trimestre de 2013;

---

[9] DO L 304 de 20.11.2010, p. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

c) datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima sobre el tráfico universal en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario: cuarto trimestre de 2012;

d) el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall): cuarto trimestre de 2012;

e) el suministro de servicios de información sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales: cuarto trimestre de 2012;

f) el suministro de servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales: cuarto trimestre de 2013.

Especificaciones adoptadas

La Comisión cumplió el plazo de 27 de febrero de 2013 con la adopción de una primera serie de especificaciones, el 26 de noviembre de 2012, para la acción prioritaria **d)**, a través del Reglamento Delegado (UE) nº 305/2013, sobre el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)[11]. Dicho Reglamento Delegado establece las especificaciones, basadas en normas, para la mejora de la infraestructura de los puntos de respuesta de seguridad pública (PSAP) necesaria para la adecuada recepción y gestión de una llamada eCall a fin de garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad en todo el territorio de la Unión Europea del servicio armonizado de llamada de emergencia eCall.

En relación con la acción prioritaria **c)**, el 15 de mayo de 2013 la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) nº 886/2013 en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario[12]. En él se establecen las especificaciones necesarias para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los datos pertinentes y los procedimientos para una determinada serie de incidentes en materia de seguridad vial. El Reglamento Delegado está dirigido a las partes interesadas públicas y privadas y prevé el intercambio de datos relacionados con la seguridad sin gastos suplementarios para los usuarios finales a través de un punto de acceso nacional en un formato normalizado común (DATEX[13]), contribuyendo así a la interoperabilidad y la previsibilidad para los posibles usuarios de estos datos. Con todo, no fue posible especificar requisitos de calidad detallados en el calendario de la elaboración de estas especificaciones: así pues, se ha constituido un grupo de trabajo, en el que participan partes interesadas públicas y privadas, para que examine criterios de calidad y métodos de control y evaluación.

En relación con la acción prioritaria **e)**, el 15 de mayo de 2013 la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) nº 885/2013 en lo que respecta al suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales[14]. En él se establecen las especificaciones

11 DO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

12 DO L 247 de 18.9.2013, p. 6.

13 DATEX: Especificación técnica europea para la modelización y el intercambio de información relacionada con los STI.

14 DO L 247 de 18.9.2013, p. 1.

necesarias para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los servicios de información. El Reglamento Delegado está dirigido a las partes interesadas públicas y privadas y define los elementos necesarios para prestar servicios de información de manera armonizada, incluidas algunas funciones avanzadas sobre información dinámica. Al igual que para la acción prioritaria c), los requisitos de calidad son mínimos.

Estas tres series de especificaciones se elaboraron en estrecha cooperación con los Estados miembros en reuniones de expertos específicas[15] a las que se invitó al Parlamento Europeo y al Supervisor Europeo de Protección de Datos, y después de consultar a las partes interesadas, en particular por medio de consultas públicas en línea y talleres.

Trabajos en curso sobre el resto de las acciones prioritarias

En el marco de la preparación del trabajo sobre las especificaciones para la acción prioritaria **a)** relativa a servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, se han lanzado ya varias iniciativas (primer Concurso de Movilidad Inteligente[16], estudios, talleres y consultas públicas[17]). El objetivo es que estas especificaciones estén adoptadas en 2015. Paralelamente, la Comisión inició un debate[18] sobre una posible iniciativa sobre el acceso a datos de transporte multimodal a fin de afrontar el reto de hacer accesibles los datos de transporte para todos los modos de transporte y servicios de movilidad. Esta reflexión dio lugar en una primera fase al documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Hoja de ruta hacia la oferta de información sobre desplazamientos multimodales a escala europea, la planificación y los servicios de venta de billetes» en junio de 2014[19]. Esto posiblemente dé lugar a una propuesta legislativa sobre el acceso a los datos de tráfico y desplazamientos multimodales, atendiendo a los resultados de la evaluación de impacto que finalizará en el transcurso de 2014.

Para la acción prioritaria **b)** relativa a los servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión, la Comisión ya ha organizado varios talleres y reuniones de expertos en la preparación de las especificaciones. El objetivo es que estas especificaciones estén adoptadas a finales de 2014. Este retraso con respecto al calendario inicialmente previsto se explica en parte por la amplitud del ámbito de aplicación de estas especificaciones, previstas en el anexo I de la Directiva STI, y por la necesidad de ponerse de acuerdo con los Estados miembros sobre el alcance de las especificaciones. Estas se centrarán en las condiciones que hagan posibles servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión y, por lo tanto, están mucho más relacionadas con las tareas administrativas que con los propios servicios.

Por lo que respecta a las especificaciones para la acción prioritaria **f)** relativa al suministro de servicios de información sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales, la Comisión llevó a cabo

---

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

16 Primer Concurso de Movilidad Inteligente: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

19 SWD(2014) 194 final.

varias consultas con expertos de los Estados miembros y las principales partes interesadas. Las conversaciones pusieron de manifiesto que hay un número escaso de zonas de estacionamiento capaces de ofrecer servicios de reservas en 2014 (representan solo el 2 % de las plazas de aparcamiento) y que, por lo tanto, en la actualidad no existe ninguna necesidad de especificaciones y normas sobre reserva de aparcamientos. No obstante, la evolución de esta cuestión será objeto de seguimiento y, en su caso, se reconsiderará desde esta perspectiva. En caso de que fueran necesarias actividades de normalización, podrían ser considerados en el contexto más amplio de la próxima iniciativa sobre el flete electrónico (*e-freight*).

2.2.3. Otras acciones en los ámbitos prioritarios y en otros ámbitos

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 de la Directiva STI, la Comisión debe adoptar especificaciones para otras acciones en los ámbitos prioritarios enumerados en el anexo I de la Directiva STI una vez adoptadas que las especificaciones necesarias para las acciones prioritarias se hayan adoptado. Como se explica en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el informe sobre los progresos realizados y revisión del plan de acción STI, han comenzado los trabajos sobre *sistemas cooperativos* basados en proyectos de investigación y numerosas consultas de las partes interesadas, en particular del Comité Europeo de STI y del Grupo Consultivo Europeo sobre los STI. El objetivo es evaluar los obstáculos y las condiciones para hacerlos posibles y determinar cómo la Comisión puede fomentar la implantación de estos sistemas en la Unión. Por otra parte, se han realizado estudios preparatorios con el fin de promover el libre acceso a los servicios TSI (*plataforma abierta a bordo del vehículo*). Además, existen indicios de que podrían explorarse más a fondo nuevos posibles ámbitos para las especificaciones (por ejemplo, externalización colectiva abierta para los datos de transporte, conducción automatizada) con objeto de seguir mejorando el uso práctico de los sistemas de transporte inteligentes.

2.3. Propuestas de implantación

2.3.1. Número de llamada de emergencia en toda la Unión (llamada eCall) [acción prioritaria d)]

Además de la recomendación a los Estados miembros dirigida a los operadores de redes móviles para que apoyen la transmisión de las llamadas eCall[20] y las especificaciones[21] que incluyen los requisitos para potenciar la infraestructura de puntos de respuesta de seguridad pública, la Comisión adoptó el 13 de mayo de 2013 dos propuestas legislativas: una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE[22]; un Reglamento de Parlamente Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos[23].

La propuesta de Decisión fue aprobada por los colegisladores el 25 de mayo de 2014 y publicada posteriormente en el Diario Oficial[24]. De conformidad con sus

[20] C(2011) 6269 final.
[21] Reglamento Delegado (UE) nº 305/2013.
[22] COM(2013) 315 final.
[23] COM(2013) 316 final.
[24] DO L 164 de 3.6.2014, p. 6.

disposiciones, los puntos de respuesta de seguridad pública han de hacerse operativos en toda la Unión a más tardar 6 meses antes de la fecha de aplicación de los requisitos de homologación de tipo para el sistema eCall integrado en los vehículos y, en cualquier caso, no más tarde del 1 de octubre de 2017. Dicha Decisión establece explícitamente el derecho de cada Estado miembro a organizar sus servicios de emergencia de la manera más rentable y acorde con sus necesidades.

El proceso legislativo que se refiere a la homologación de la propuesta relativa al sistema eCall integrado en los vehículos está aún en curso.

2.3.2. Otras acciones prioritarias [c) y e)]

Algunos Estados miembros han trabajado recientemente de manera muy activa en la implantación de servicios relacionados con las acciones prioritarias **c)** sobre la información en relación con la seguridad vial, y **e)** sobre los servicios de información sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones. Sin embargo, en estos tiempos de escasos recursos financieros, parece más razonable, antes de establecer cualquier obligación de implantación general, apoyar en primer lugar la evolución que ha seguido a la adopción de las especificaciones, mediante el seguimiento e intercambio de las mejores prácticas de aplicación entre los Estados miembros, así como a través de la última convocatoria de propuestas de las redes transeuropeas de transportes (RTE-T) y las próximas convocatorias del Mecanismo «Conectar Europa». La necesidad de presentar propuestas de actos legislativos sobre implantación obligatoria será evaluada en una fase posterior, una vez extraídas las enseñanzas de estos primeros esfuerzos y basándose en las mejores prácticas.

2.4. Normas

Desde la adopción de la Directiva STI se han puesto en marcha o se han completado varias actividades de normalización relacionadas con los ámbitos prioritarios.

Se han adoptado las normas eCall a que se hace referencia en el Reglamento Delegado (UE) nº 305/2013. En el marco del Comité Europeo de Normalización está previsto que la norma CEN/TS 16454 sobre Ensayo de conformidad extremo a extremo de la «eCall» se convierta en una norma CEN completa antes de finales de 2014. Una pequeña revisión de estas normas con el fin de integrar los resultados de los proyectos piloto HeERO[25] también habrá finalizado, probablemente, antes de finales de 2014.

La aplicación del mandato de normalización M/453 sobre los sistemas cooperativos está muy avanzada. Tanto el CEN (TC 278 WG16) como el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicación ETSI (TC ITS), así como otras organizaciones de normalización, han presentado normas pertinentes para los STI cooperativos que entran en el ámbito de aplicación del mandato M/453. La evaluación de la aplicación de las normas existentes se está realizando en el proceso de normalización en los correspondientes comités técnicos y grupos de trabajo del CEN, ISO, SAE, IEEE y ETSI[26]. Las actividades de normalización de los STI también se benefician de la

[25] Para más información sobre los proyectos HeERO, véase www.heero-pilot.eu.

[26] CEN: Comité Europeo de Normalización. ISO: Organización Internacional de Normalización
SAE: Society of Automotive Engineers (Sociedad de Ingenieros de la Industria Automovilística) IEEE: Instituto de Ingeniería Eléctrica y Electrónica;
ETSI: Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones.

cooperación internacional de la Unión Europea con los Estados Unidos de América y otros interlocutores que trabajan en la armonización de las normas STI a nivel mundial. Esta colaboración acelera la definición de las normas y hace que la implantación de los STI sea más rápida.

Se han identificado otras necesidades de normalización que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva STI. Entre ellas figuran la aplicación del sistema eCall en los vehículos de categorías distintas a M1 y N1; las directrices sobre la certificación de los sistemas eCall (posventa); la finalización del mandato M/453; la arquitectura de plataformas abiertas de a bordo; la integración de datos exactos (públicos) de la red vial en los mapas digitales; la integración y funcionamiento seguros de los dispositivos nómadas; y los STI urbanos. Todas ellas han sido añadidas al plan progresivo de normalización de las TIC de la Comisión para 2013[27] en previsión de posibles futuros mandatos de normalización.

2.5. Medidas no vinculantes

2.5.1. Directrices para la información que deben facilitar los Estados miembros

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Directiva STI, la Comisión adoptó, el 13 de julio de 2011, las directrices para la información que deben facilitar los Estados miembros en virtud de la Directiva 2010/40/UE[28].

2.5.2. Directrices sobre STI urbanos

Estas directrices han sido elaboradas con arreglo al plan de acción STI (véase el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el informe sobre los progresos realizados y la revisión del plan de acción STI). Con ellas se ha aumentado la sensibilización sobre las características de los STI urbanos y se ha facilitado información para el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la movilización de los sistemas de transporte inteligentes para las ciudades de la UE[29] como parte del paquete sobre la movilidad urbana adoptado el 17 de diciembre de 2013[30].

2.6. Normas para la protección de datos de carácter personal

En todas las especificaciones adoptadas se han incluido disposiciones pertinentes relativas a la protección de los datos de carácter personal, la seguridad y las normas para la reutilización de la información. Estos instrumentos se basan en un estudio preparatorio[31] encargado en el marco del plan de acción STI[32], y son conformes al artículo 10 de la Directiva STI. El Supervisor Europeo de Protección de Datos ha sido sistemáticamente invitado a las reuniones de expertos de los Estados miembros durante la preparación de las especificaciones y sus opiniones sobre los proyectos finales de las especificaciones se han tenido debidamente en cuenta. También se procederá de este modo con todas las especificaciones y propuestas futuras.

---

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 DO L 193 de 23.7.2011, p. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_es.htm

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

2.7. Responsabilidad

En todas las especificaciones adoptadas se han incluido disposiciones relativas a las normas en materia de responsabilidad. Dicha disposiciones se basan en información de un estudio preparatorio[33] realizado en el marco del plan de acción TSI, y son conformes al artículo 11 de la Directiva STI. También se procederá de este modo con todas las especificaciones y propuestas futuras.

2.8. Información que deben facilitar los Estados miembros

2.8.1. Informe sobre actividades y proyectos nacionales en los ámbitos prioritarios

De conformidad con el artículo 17, apartado 1, de la Directiva STI, los Estados miembros estaban obligados a presentar a la Comisión, a más tardar el 27 de agosto de 2011, un informe sobre sus actividades y proyectos nacionales en los ámbitos prioritarios que se enumeran en el artículo 2 de la Directiva.

Estos informes presentaron un primer panorama general para los cuatro ámbitos prioritarios de la Directiva STI sobre la aplicación de los STI en toda la Unión.

Estos informes de 2011 se analizan en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Análisis de los informes de los Estados miembros» que acompaña al presente informe.

De conformidad con el artículo 17, apartado 3, de la Directiva STI, los Estados miembros deberán informar, a más tardar el 27 de agosto de 2014, sobre los progresos realizados desde el informe de 2011.

2.8.2. Información sobre las medidas nacionales previstas en el campo de los STI para el período de cinco años siguiente

De conformidad con el artículo 17, apartado 2, de la Directiva STI, los Estados miembros están obligados a facilitar a la Comisión, a más tardar el 27 de agosto de 2012, información sobre las medidas nacionales previstas en el campo de los STI durante el período de cinco años siguiente.

Estos informes de 2012 se analizan en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Análisis de los informes de los Estados miembros» que acompaña al presente informe.

Por primera vez desde la adopción de la Directiva 2010/40/UE, estos informes describen las intenciones de los Estados miembros en relación con el despliegue de sistemas inteligentes de transporte en su territorio en los próximos cinco años. En ellos se pone de manifiesto el gran interés de los Estados miembros y su voluntad de estimular la implantación de los STI en toda Europa a fin de apoyar la continuidad del servicio y una movilidad más inteligente y, en particular, muestran una tendencia clara hacia una mayor participación en los servicios de información.

Como ya se había demostrado en los informes nacionales de 2011, los Estados miembros han invertido y han informado de que seguirán invirtiendo en el ámbito prioritario I «Utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos» y en el ámbito prioritario II «Continuidad de los servicios de STI para la gestión del tráfico y del transporte de mercancías» (más información en el

[33] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Análisis de los informes de los Estados miembros»)[34]. Por lo tanto, las especificaciones en estos ámbitos contribuyen sin duda a garantizar la interoperabilidad y la continuidad de los servicios ya implantados y futuros, y se debe prestar especial atención a su compatibilidad con las aplicaciones existentes.

Las actividades relacionadas con el ámbito prioritario III «Aplicaciones de STI para la seguridad y la protección del transporte por carretera» parecen ser más limitadas y, en particular, estar centradas en algunas acciones específicas (por ejemplo, las llamadas de emergencia eCall o los servicios de información sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones), cuyas especificaciones ya han sido adoptadas.

Aunque los Estados miembros son conscientes del potencial del ámbito prioritario IV «Conexión del vehículo a las infraestructuras de transporte» para contribuir a la mejora de la seguridad vial y la reducción de la congestión del tráfico, las actividades correspondientes se encuentran aún en la fase experimental, de ensayos y de investigación. Algunos Estados miembros tienen planes específicos para proyectos piloto, pero muchos interesados parecen estar aún en modo de espera, con una necesidad clara de modelos de negocio para la implantación a gran escala de servicios cooperativos de STI y de un índice de penetración mínima de los vehículos equipados o del índice de cobertura mínimo para las infraestructuras. Para superar esta situación, sería preciso contar con una coordinación de todas las partes participantes que vaya más allá de la mera adopción de las especificaciones o de la ayuda financiera a los proyectos piloto.

2.9. Grupo Consultivo Europeo sobre los STI

De conformidad con el artículo 16 de la Directiva, la Comisión había de crear un Grupo Consultivo Europeo sobre los sistemas de transporte inteligentes para que la asesorase sobre los aspectos comerciales y técnicos de la implantación y el uso de los STI en la Unión. El Grupo estaría compuesto por representantes de alto nivel de los proveedores de servicios de STI, las asociaciones de usuarios, los operadores de transporte y de instalaciones, la industria de fabricación, los interlocutores sociales, las asociaciones profesionales, las autoridades locales y otros foros pertinentes.

El Grupo Consultivo Europeo sobre los STI se creó mediante Decisión de la Comisión de 4 de mayo de 2011[35] y sus miembros fueron nombrados el 27 de enero de 2012, tras una convocatoria abierta de candidaturas[36].

La primera reunión se celebró el 23 de marzo de 2012, y la segunda, el 26 de febrero de 2013. Estas reuniones constituyeron la ocasión para debates con las partes interesadas sobre las cuestiones de STI pendientes, en particular, sobre las estrategias relativas a las condiciones para hacer posibles los servicios de información sobre tráfico en tiempo real, el acceso a los datos de transportes y la implantación de sistemas cooperativos. También ayudaron a poner en común con los interesados una

34 SWD(2014) 319.

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):EN:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
La lista de miembros y las actas resumidas de las reuniones pueden consultarse en el registro de grupos de expertos de la Comisión.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

visión conjunta sobre la implantación de sistemas cooperativos, en particular con la propuesta de una plataforma para la participación de todas las partes interesadas y la asociación de todas las iniciativas, con el fin de evitar la creación de un mosaico y garantizar la interoperabilidad de los servicios, sistemas y tecnologías.

La Comisión ha pedido sistemáticamente a los miembros del Grupo Consultivo Europeo sobre los STI sus opiniones por escrito sobre los aspectos comerciales y técnicos del proyecto de especificaciones, y ellos han aportado valiosas observaciones para su versión definitiva.

Los principales resultados de estas reuniones se han puesto a disposición del Comité Europeo de STI, como exige la Directiva STI.

3. EFICIENCIA Y ADECUACIÓN DE LA DIRECTIVA 2010/40/UE Y DE LA DELEGACIÓN DE PODERES

3.1. Diversas configuraciones

La Directiva STI constituye un marco para la rápida adopción de las especificaciones, mediante actos delegados adoptados por la Comisión. Este enfoque ha facilitado la adopción de especificaciones para las tres primeras acciones prioritarias: c) sobre los servicios de información sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, d) sobre las llamadas eCall y e) sobre los servicios de información sobre plazas de aparcamiento de camiones.

No obstante, el contexto en el que se adoptaron estas especificaciones varía enormemente de una acción a otra, en función, en particular, del avance de las acciones nacionales y de la UE y de las iniciativas públicas o privadas en estos ámbitos.

En el caso del servicio eCall, los principios de la iniciativa ya habían quedado definidos en la Comunicación de la Comisión titulada «eCall: el momento de implantarlo»[37], y ya se había publicado una Recomendación[38] a los Estados miembros dirigida a los operadores de redes móviles. Además, ya existían normas en el momento de proponer el primer borrador de las especificaciones para su debate con los expertos de los Estados miembros. También se habían puesto en marcha proyectos piloto pre- implantación, basados en dichas normas. La Directiva STI, por consiguiente, sirvió para complementar el enfoque y las iniciativas en curso, colmando las lagunas existentes en lo referente a los centros de llamadas de emergencia, también conocidos como puntos de respuesta de seguridad pública.

La situación fue muy diferente en el caso de la información mínima sobre el tráfico en relación con la seguridad vial y para los servicios de información sobre plazas de aparcamiento para camiones. No existían normas específicas sobre las que fundamentar las especificaciones, aunque las normas DATEX II, TPEG y RDS

37 COM(2009) 434 final.

38 Recomendación 2011/750/UE de la Comisión, de 8 de septiembre de 2011, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 (“llamada eCall”) - DO L 303 de 22.11.2011, p. 46.

TMC[39] sirvieron de referencia para algunos aspectos. Por otra parte, ya había en funcionamiento en los Estados miembros diversos servicios. Esta situación general planteó preguntas adicionales en relación con las condiciones de aplicación de las futuras especificaciones a los servicios ya existentes. Habida cuenta del ámbito de aplicación, relativamente limitado, de estas dos acciones, fue sin embargo posible adoptar especificaciones en un período de tiempo relativamente breve, incluida la necesaria consulta de las partes interesadas.

Este desafío está resultando mayor para las otras dos acciones prioritarias: para la acción a) sobre el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, y para la acción b) sobre el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión. Esto se debe, en particular, a su mayor alcance y al número de partes interesadas. Lo mismo sucede con otras acciones para las que puede ser necesario un enfoque más global, más allá de la mera adopción de especificaciones.

3.2. Ejercicio de la delegación

Respaldo político por parte de los Estados miembros

El caso de la eCall enseñó algunas lecciones acerca de los matices que pueden existir entre los trabajos desarrollados en el contexto de las especificaciones con los expertos nacionales y el control político por parte del Consejo una vez que las especificaciones han sido adoptadas por la Comisión. Aunque se registró un apoyo casi unánime para el contenido de las especificaciones de eCall al nivel de los expertos, en el Consejo siete Estados miembros votaron a favor de poner una objeción; sin embargo, a falta de mayoría cualificada para dicha objeción, el Consejo no la aceptó. Los motivos presentados por algunos de esos siete Estados miembros podrían no tener relación necesariamente con las especificaciones en su sentido más estricto, sino con la iniciativa eCall en su conjunto, especialmente con la financiación vinculada a la futura implantación obligatoria del servicio, o con cuestiones relativas a la parte integrada en los vehículos de la iniciativa eCall.

Cuestionamiento del alcance de la delegación de poderes

En línea con el artículo 290 del TFUE, la Directiva STI faculta a la Comisión para adoptar actos no legislativos de alcance general que completen o modifiquen determinados elementos no esenciales de un acto legislativo.

Dos Estados miembros cuestionaron por escrito la validez de la delegación de poderes para obligar a los Estados miembros a modernizar los servicios existentes con objeto de cumplir los requisitos de las especificaciones adoptadas en el marco de la Directiva STI. Consideraban que tal obligación estaba en contradicción con el derecho de cada Estado miembro a decidir sobre su propia implantación, tal como se recoge en el artículo 5, apartado 1, de la Directiva STI. El 18 de diciembre de 2013, un Estado miembro sometió los dos Reglamentos Delegados (UE) nº 885/2013 (servicios de información sobre estacionamiento para camiones) y (UE) nº 886/2013 (servicios de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial) al Tribunal General de la Unión Europea. Solicitaba la anulación de

[39] TPEG: Especificaciones elaboradas por el Grupo de Expertos sobre Protocolos de Transporte: y que ofrecen un método para transmitir información sobre tráfico y desplazamientos multimodales; RDS: Sistema de datos por radio; TMC: Canal de mensajes de tráfico.

estos dos Reglamentos delegados alegando que excedían los límites de la delegación de poderes en virtud de la Directiva 2010/40/UE y, por lo tanto, infringían el artículo 290 del TFUE.

Insuficiencia del enfoque vertical

La Directiva STI identifica seis acciones prioritarias para las que deben adoptarse especificaciones. Aunque las tres primeras especificaciones adoptadas se refieren a ámbitos relativamente diferentes y diferenciados, las restantes acciones prioritarias contienen cuestiones comunes, como por ejemplo, tipos de datos comunes que han de especificarse, cuestiones comunes en relación con el acceso y la disponibilidad de los datos, y protección de los datos y responsabilidad. En estos casos, el enfoque vertical derivado de la Directiva STI puede ser complementado con planteamientos más horizontales sobre algunas de estas cuestiones transversales. Tal podría ser el caso en relación con los servicios sobre desplazamientos multimodales y de información sobre tráfico en tiempo real o para las medidas horizontales en materia de privacidad y protección de datos.

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el caso de algunas de las otras acciones (por ejemplo, sistemas cooperativos), puede ser necesario un enfoque más amplio con objeto de abordar los diversos problemas (financiación, normalización, mayor coordinación de las partes interesadas, gobernanza vinculada a la implantación, etc.) que van más allá del alcance de las eventuales especificaciones.

Fecha de caducidad de la delegación

Los poderes para adoptar actos delegados se otorgaron a la Comisión hasta el 27 de agosto de 2017. Aunque este ha sido, y sigue siendo, un instrumento eficaz y flexible para finalizar la adopción de especificaciones para las seis acciones prioritarias, la necesidad de adoptar especificaciones para las demás acciones enumeradas en el anexo I de la Directiva STI exigiría una prórroga de dicho plazo.

3.3. Seguimiento de las especificaciones

En el caso de eCall, los proyectos piloto HeERO[40] y la Plataforma Europea para la Implantación de eCall[41] constituyeron los marcos para el intercambio de información sobre la aplicación del Reglamento Delegado de eCall. Para las demás especificaciones adoptadas, surgió la necesidad de estructurar mejor el seguimiento en los Estados miembros de la aplicación de las especificaciones para la acción c) sobre los servicios de información en relación con la seguridad vial y la acción e) sobre los servicios de información sobre plazas de aparcamiento para camiones.

Por lo tanto, la Comisión convocó reuniones con expertos de los Estados miembros en octubre de 2013 y en enero de 2014. La Comisión se propone proseguir y desarrollar este diálogo, en especial a través de una plataforma de colaboración específica (wik-ITS) para apoyar una interpretación común de las especificaciones y el intercambio de las mejores prácticas, así como para compartir información sobre las preguntas más frecuentes.

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

También se prestará ayuda a la aplicación de las especificaciones mediante la financiación al amparo del Mecanismo «Conectar Europa» y de Horizonte 2020, así como de las iniciativas/plataformas creadas por las partes interesadas, como la Plataforma Europea para la Implantación de eCall, el grupo de trabajo sobre aplicaciones seguras del Foro iMobility, las directrices de la TISA sobre la elaboración de mapas de incidentes de seguridad en formatos DATEX/TPEG/RDS, la plataforma europea de STI (proyecto financiado dentro de la convocatoria de las RTE-T de 2012) sobre el nodo DATEX/punto de acceso nacional y la calidad de SRTI, etc[42].

Estas medidas de acompañamiento contribuirán también a evaluar la necesidad de lanzar posibles propuestas de implantación en un futuro próximo.

4. RECURSOS FINANCIEROS UTILIZADOS Y NECESARIOS

Las especificaciones adoptadas son bastante recientes, por lo que los recursos financieros utilizados y necesarios se basan en una estimación de la modernización necesaria de los servicios existentes y de su probable implantación en los Estados miembros.

Los proyectos piloto pre-implantación HeERO I y II para eCall han recibido inversiones por un importe total de 9,4 millones de euros y 4,3 millones de euros (de los cuales, 4,7 y 2,1 millones de euros proceden de financiación de la Unión Europea) al amparo del Programa Marco para la Innovación y la Competitividad (PIC), cuyo ámbito de aplicación era más amplio que el de la mera aplicación de las especificaciones. Será necesaria financiación adicional para modernizar las infraestructuras de los puntos de respuesta de seguridad pública en todos los Estados miembros, como se indica en el anexo XIV de la evaluación de impacto de eCall[43].

En relación con la acción prioritaria c), la recogida de datos adicionales necesarios para la prestación del servicio de información de tráfico en materia de seguridad vial exige inversiones iniciales (por ejemplo, para sensores, CCTV, estaciones meteorológicas, informes de las llamadas recibidas en el número 112 o informes de los usuarios, datos sobre los prestadores de servicios privados/datos flotantes del coche) y generará los consiguientes gastos de mantenimiento, gestión y sustitución. En función de diversos parámetros (por ejemplo, longitud de la red equipada, densidad y tipo de equipamiento, método y tecnología de recopilación de datos, equipos y datos preexistentes), los costes de la recogida de datos adicionales pueden variar considerablemente entre Estados miembros, incluso con un factor de 10 entre las estimaciones de costes bajas y elevadas. Se calcula que la explotación del servicio de información costará por término 1,4 millones de euros al año a un Estado miembro que no disponga de ningún servicio en la actualidad[44].

En relación con la acción prioritaria e), se estima que, a escala de la UE, los costes que habrán de sufragar los explotadores de zonas de estacionamiento para camiones

---

42 TISA: *Traveller Information Services Association* (asociación de servicios de información para viajeros); SRTI: información mínima sobre el tráfico universal en relación con la seguridad vial.

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

44 Más información sobre los costes en el estudio sobre la acción prioritaria «Acción C — información de tráfico gratuita en relación con la seguridad vial — Informe final». http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

y las autoridades públicas para la aplicación en toda la UE de las especificaciones comunes (suministro de datos estáticos, aplicación, gestión de una base de datos estáticos y costes para los transportistas) serán del orden de 4 millones de euros al año. La información dinámica muy probablemente se mostrará en un número limitado de zonas prioritarias (cada zona comprenderá una media de 10 superficies de estacionamiento), y los costes por zona prioritaria se estiman en aproximadamente 2 millones de euros para las inversiones iniciales y 200 000 euros anuales para los costes de funcionamiento, mantenimiento y amortización[45].

La última convocatoria de propuestas de las RTE-T de diciembre de 2013 fue la ocasión de apoyar proyectos que entraban en el ámbito de aplicación de la Directiva STI. De particular interés son los proyectos de implantación de servicios básicos de STI a lo largo de los corredores europeos, y los estudios que incluyen pruebas en condiciones reales y preparativos pre-implantación, por ejemplo para los sistemas cooperativos y la modernización de los puntos de respuesta de seguridad pública de eCall. El próximo mecanismo «Conectar Europa», que comienza en 2014, constituirá una nueva ocasión.

Las actividades de normalización se han financiado con cargo al presupuesto de la UE, lo que representa hasta la fecha un importe de 165 000 euros para eCall y 1 338 000 de euros para los sistemas cooperativos en virtud del mandato M/453 de normalización. La preparación y mantenimiento de las especificaciones DATEX se benefició de varias fuentes de financiación (estudio, subvención, proyectos en el marco de los programas RTE-T) por un importe total estimado de 1,4 millones de euros.

Se necesitarán recursos financieros adicionales, todavía por calcular, para los demás puntos de la normalización enumerados en el plan progresivo de normalización de las TIC.

5. CONCLUSIÓN

Hasta ahora, la Directiva STI ha sido una herramienta eficaz para la rápida adopción de especificaciones comunes para las tres primeras acciones prioritarias.

El trabajo sobre las especificaciones para las otras dos acciones prioritarias (servicios de información del tráfico en tiempo real a escala de la UE y servicios de información sobre desplazamientos multimodales a escala de la UE) se desarrollará antes del final del programa de trabajo en 2015. Por lo que se refiere a los servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales, no es necesaria ninguna acción adicional en el futuro inmediato.

Teniendo en cuenta la aparición de nuevas tendencias a largo plazo, también mencionada en el documento de trabajo de la Comisión sobre el informe de evolución y revisión del plan de acción STI (por ejemplo, el uso de externalización colectiva abierta de datos sobre transporte, la conducción parcialmente automatizada o la implantación de sistemas cooperativos) y la posible necesidad de crear nuevas

[45] Más información sobre los costes en el estudio sobre las acciones prioritarias E y F — Información y servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para camiones y vehículos comerciales — Informe final http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

prioridades, además de las seis acciones prioritarias definidas en la actualidad y de los cuatro ámbitos prioritarios, aparte de los elementos importantes que figuran en el anexo I de la Directiva STI, parece necesario, como primer paso, dar prioridad a las medidas pendientes que deben abordarse en el ámbito actual de la Directiva STI y del plan de acción STI. En una segunda fase, será necesario reflexionar, y empezar a preparar el trabajo para una posible revisión de la Directiva STI y del plan de acción STI en que se apoya, teniendo en cuenta la constante evolución técnica de los STI y basándose también en las conclusiones del documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre el informe de evolución y revisión del plan de acción STI.